Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8448**

14. Wahlperiode 06. 03. 2002

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (5. FStrÄndG)

A. Problem und Ziel

1. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 3. Juli 2000 (2 BvG 1/96) inzident entschieden, dass § 2 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), wonach eine Bundesfernstraße, die nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist, entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse zwingend abzustufen ist, von der Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG nicht erfasst wird. Eine Verpflichtung des Landes oder einer Gemeinde zur Übernahme einer Straße kann im Bundesfernstraßengesetz nicht ausgesprochen werden.

2. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen kommt es dazu, dass die Umstufungen von Ortsdurchfahrten, die nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, vielfach nicht gleichzeitig mit der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung durchgeführt werden können. Daraus ergeben sich vielfach doppelte Straßenbaulasten für den Bund. Die Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes kann dadurch erleichtert werden, dass bereits zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens der Straßenbaulastträger ein Umstufungskonzept vorlegt und in die Planunterlagen aufnimmt.

3. Durch das am 3. August 2001 in Kraft getretene Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz wurde für die neuen Bundesländer die befristete Möglichkeit der Erteilung einer Plangenehmigung auch für Vorhaben geschaffen, bei denen mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist (§ 17 Abs. 1b FStrG). Durch ein redaktionelles Versehen wurde die in § 17 Abs. 5 FStrG allgemein geregelte Zuständigkeit der Obersten Landesstraßenbaubehörden für die Erteilung der Plangenehmigung nicht entsprechend erweitert.

B. Lösung

Mit vorliegendem Gesetz werden

– § 2 Abs. 4 FStrG entsprechend den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts verfassungskonform ausgestaltet,

– § 2 Abs. 6 FStrG um eine Regelung ergänzt, wonach die Abstufung einer Bundesfernstraße in einem Planfeststellungsbeschluss verbindlich geregelt werden kann,

– § 17 Abs. 5 FStrG um eine Regelung über die Zuständigkeit der Obersten Landesstraßenbaubehörden für die Erteilung der Plangenehmigung nach § 17 Abs. 1b FStrG ergänzt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Es ist zu erwarten, dass durch die Ergänzung des § 2 Abs. 6 FStrG – als Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung und Verfahrensbeschleunigung – Kosten für die Unterhaltung der abzustufenden Bundesfernstraßen beim Bund eingespart werden können. Im Gegenzug werden Länder, Kreise oder Gemeinden, die diese Straßen in ihre Baulast nach Landesrecht übernehmen, mit Unterhaltungskosten belastet, die aus einer zügigeren Umstufung der Straßen resultieren. Eine genaue Bezifferung der Einsparungen bzw. Mehrbelastungen ist nicht möglich. Der Bundesrechnungshof geht in seinen Bemerkungen 2000 Nr. 48 („Abstufung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen nach Fertigstellung von Ortsumgehungen“) davon aus, dass für den Bund Kosten in Höhe von mindestens 3 Mio. DM jährlich vermieden werden könnten.

E. Sonstige Kosten

Zusätzliche Kosten für Wirtschaftsunternehmen oder Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 6. März 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (5. FStrÄndG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (5. FStrÄndG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 1994 (BGBl. I S. 854), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

      „(4) Eine Bundesfernstraße, bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, ist einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen. Eine Bundesfernstraße ist auch dann einzuziehen, wenn nicht innerhalb einer Frist von einem Jahr nach Feststellung des Wegfalls der Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 der Träger der Straßenbaulast, der sich nach Landesrecht bestimmt, die Straße übernimmt oder die oberste Landesstraßenbaubehörde eine Entscheidung über die Einstufung der Straße nach Landesrecht trifft.“

   b) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

      „(6) Über Widmung, Umstufung und Einziehung entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde. Die Entscheidung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach § 17 Abs. 1 mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Die oberste Landesstraßenbaubehörde hat vor einer Widmung oder Aufstufung das Einverständnis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einzuholen. Die Entscheidung ist in einem vom Land zu bestimmenden Amtsblatt bekannt zu geben. Die Bekanntmachung nach Satz 4 ist entbehrlich, wenn die zur Widmung, Umstufung oder Einziehung vorgesehenen Straßen bereits in den im Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich und die Entscheidung mit dem Planfeststellungsbeschluss bekannt gemacht worden ist.“

2. In § 17 Abs. 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „erteilt die Plangenehmigung nach Absatz 1a“ die Wörter „und Absatz 1b“ eingefügt.

Artikel 2
Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Bundesfernstraßengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) werden die Regelungen in

– § 2 Abs. 4 FStrG über die Umstufung und Einziehung von Bundesfernstraßen, die nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, unter Beachtung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 3. Juli 2000 (2 BvG 1/96) verfassungskonform ausgestaltet,

– § 2 Abs. 6 FStrG über das Verfahren zur Widmung, Umstufung und Einziehung ergänzt, damit auch im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens diese Entscheidungen verbindlich getroffen werden können,

– § 17 Abs. 5 Satz 1 FStrG über die Zuständigkeit der Obersten Landesstraßenbaubehörden ergänzt, damit diese Behörden die Plangenehmigungen nach § 17 Abs. 1b FStrG erteilen können.

1.

Durch Artikel 90 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in Verbindung mit dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 3. März 1951 – BStrVermG – ist dem Bund das Eigentum an den ehemaligen Reichsautobahnen und Reichsstraßen (den heutigen Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, sog. Bundesfernstraßen) übertragen und die Erfüllung der Straßenbauaufgaben zugewiesen worden (Aufgabenkompetenz des Bundes). Die im Rahmen der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 Abs. 2 GG von den Ländern eigenverantwortlich wahrzunehmenden Straßenbauaufgaben umfassen die gesamte Bundesstraßenverwaltung, mithin sowohl die Hoheitsverwaltung als auch die Vermögensverwaltung der Bundesfernstraßen (Wahrnehmungskompetenz der Länder). Dazu zählen insbesondere die Planung des Neu- und Umbaus von Bundesfernstraßen, die Erfüllung der Straßenbaulast, die Maßnahmen in Bezug auf den Rechtsstatus, die Benutzung und den Schutz der Straßen, die Behördenorganisation sowie die Straßenaufsicht.

Schwierig gestaltet sich im Rahmen der Auftragsverwaltung die strikte Trennung der Kompetenzbereiche von Bund und Ländern bei der Frage der Umstufung von Bundesfernstraßen. Die Umstufung einer für den Fernverkehr entbehrlich gewordenen Bundesfernstraße in eine Straße nach Landesrecht bewegt sich – nach den Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts – an der Nahtstelle zwischen Bundes- und Landeskompetenz. Während die Entwidmung einer Bundesfernstraße der Bundeskompetenz zuzuordnen ist, wird die Verpflichtung eines Landes oder einer Gemeinde zur Übernahme einer Straße und deren Einstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht von der Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG nicht mehr gedeckt. Die Einstufung der Straße in das Straßenrecht des Landes muss dem Land vorbehalten bleiben.

Einerseits ist der Bund nicht verpflichtet, eine Straße, die zwar nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist, gleichwohl aber noch Verkehrsbedeutung für das nachgeordnete Netz besitzt, weiterhin für den öffentlichen Gebrauch zu unterhalten. Ist die Straße geeignet, einem geringeren Verkehrsbedürfnis zu dienen, z. B. als öffentliche Gemeindestraße, muss die Straßenbaulast von der Körperschaft übernommen werden, der diese Aufgabe nach dem öffentlichen, einschlägigen Landesrecht obliegt. Andererseits kann eine Verpflichtung eines Landes oder einer Gemeinde zur Übernahme einer Straße, die ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verloren hat, nicht durch ein Bundesgesetz ausgesprochen werden, weil die Gesetzgebung für Straßen, die nicht Fernstraßen (Landstraßen für den Fernverkehr) sind, dem Bund nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG nicht zusteht. Die bisher geltende Fassung des § 2 Abs. 4 FStrG verlangt nicht nur die Herausnahme der Straße aus einer Klasse nach Bundesrecht, sondern zwingend zugleich die Einstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht. Damit greift diese Vorschrift notwendig in den Gesetzgebungs- wie in den Verwaltungsraum des Landes über.

Die vom Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung vom 3. Juli 2000 (BverfGE 102, 167 ff.) inzident beanstandete Fassung des § 2 Abs. 4 FStrG wurde durch das 1. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes bereits im Jahre 1961 in das Bundesfernstraßengesetz eingefügt[1]. Mit der genannten Begründung des Gerichtes, die auf die Begründung der ursprünglichen Fassung des § 2 FStrG vom 6. August 1953[2] zurückgreift, war also schon die seinerzeitige Gesetzesänderung im Jahre 1961 von der Gesetzgebungskompetenz des Bundes nicht mehr gedeckt.

Aus diesem Grund ist es erforderlich, die seit dem 16. Juli 1961 geltende Fassung des § 2 Abs. 4 FStrG unter Beachtung der Gesetzgebungskompetenz des Bundes verfassungskonform auszugestalten.

2.

Die Ergänzung des § 2 Abs. 6 FStrG dient der Verfahrensbeschleunigung und damit gleichzeitig auch der Verwaltungsvereinfachung. Möglichst frühzeitig haben sich die Beteiligten über die Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes als Folge des Neu-, Aus- oder Umbaus von Bundesfernstraßen unter dem Gesichtspunkt der Problembewältigung und der Verfahrenskonzentration Gedanken zu machen. Deshalb sollte bereits zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ein in der Regel abgestimmtes Umstufungskonzept vorgelegt und in die Planunterlagen mit aufgenommen werden. Eine Entscheidung über Widmung, Umstufung und Einziehung von Bundesfernstraßen sollte dann auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen und im Planfeststellungsbeschluss enthalten sein.

---

[1] Neubekanntmachung vom 6. August 1961, BGBl. I, S. 1741

[2] BGBl. I, S. 903

3.

Durch das am 3. August 2001 in Kraft getretene Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz wurde – im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens – das Bundesfernstraßengesetz um einen neuen § 17 Abs. 1b ergänzt. Für die neuen Bundesländer wurde die befristete Möglichkeit der Erteilung einer Plangenehmigung auch für Vorhaben geschaffen, bei denen mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Es war dabei zu keinem Zeitpunkt zweifelhaft, dass die Zuständigkeit für die Erteilung einer Plangenehmigung nach § 17 Abs. 1b FStrG – ebenso wie die Zuständigkeit für die Erteilung einer Plangenehmigung nach § 17 Abs. 1a FStrG – bei den Obersten Landesstraßenbaubehörden liegen soll. Durch ein redaktionelles Versehen wurde jedoch die in § 17 Abs. 5 FStrG allgemein geregelte Zuständigkeit der Obersten Landesstraßenbaubehörden nicht entsprechend erweitert.

4.

Die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes kann der Bund auf Grund seiner Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG treffen.

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG liegen vor. Die Änderungen betreffen einen bereits bundesgesetzlich geregelten Bereich, in dem weiterhin das Erfordernis einer bundesgesetzlichen Regelung gegeben ist, weil nach wie vor die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Regelung der Benutzung und der Unterhaltung von Bundesfernstraßen sowie der Planung für den Bau dieser Verkehrswege besteht. Die vorgesehenen Änderungen ergänzen lediglich bestehende Regelungen. § 2 Abs. 4 FStrG wird im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts neu gefasst. Das Verfahren der Entscheidung über straßenrechtliche Widmung, Umstufung und Einziehungen wird vereinfacht. Bei dieser Gelegenheit soll ferner eine redaktionelle Unzulänglichkeit in § 17 Abs. 5 FStrG beseitigt werden.

5.

Zusätzliche Kosten für Wirtschaftsunternehmen oder Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

Es ist zu erwarten, dass durch die Ergänzung des § 2 Abs. 6 FStrG – als Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung und Verfahrensbeschleunigung – Kosten für die Unterhaltung der abzustufenden Bundesfernstraßen beim Bund eingespart werden können. Im Gegenzug werden Länder, Kreise oder Gemeinden, die diese Straßen in ihre Baulast nach Landesrecht übernehmen, mit Unterhaltungskosten belastet, die aus einer zügigeren Umstufung der Straßen resultieren. Eine genaue Bezifferung der Einsparungen bzw. Mehrbelastungen ist nicht möglich. Der Bundesrechnungshof geht in seinen Bemerkungen 2000 Nr. 48 („Abstufung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen nach Fertigstellung von Ortsumgehungen“) davon aus, dass für den Bund Kosten in Höhe von mindestens 3 Mio. DM jährlich vermieden werden könnten.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Der Zweck der Änderung besteht darin, dass der Bund von der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße, bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG weggefallen sind, befreit wird. Dieser Zweck kann durch die Einziehung oder die Abstufung der Straße erreicht werden, wobei davon auszugehen ist, dass eine dem Fernverkehr nicht mehr dienende Straße im Regelfall weiterhin Verkehrsbedeutung für das nachgeordnete Straßennetz besitzt und daher in eine Straße nach Landesrecht abgestuft wird. Die Einziehung ist allerdings auch dann durchzuführen, wenn eine anderweitige Entscheidung über das Schicksal der Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung innerhalb einer angemessenen Frist nicht getroffen wird und die Straße daher weder vom Land, noch vom Kreis oder von einer Gemeinde als neuem Straßenbaulastträger übernommen wird.

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe b

Die Ergänzung des § 2 Abs. 6 dient der Klarstellung. Die Planfeststellungsbehörden können im Hinblick auf die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses auch die Verfügung über Widmung, Umstufung und Einziehung von Bundesfernstraßen in einem Planfeststellungsbeschluss festlegen.

Zu Nummer 2

Mit der Ergänzung des § 17 Abs. 5 FStrG wird klargestellt, dass die Zuständigkeit für die Erteilung der Plangenehmigung nach § 17 Abs. 1b FStrG bei den Obersten Landesstraßenbaubehörden liegt.

Zu Artikel 3

Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 2 Abs. 4 FStrG)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a ist § 2 Abs. 4 wie folgt zu fassen:

„(4) Eine Bundesfernstraße ist abzustufen, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung geändert hat und die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind. Die Abstufung in die sich nach Landesrecht ergebende Straßenklasse setzt voraus, dass der hierfür zuständige Träger der Straßenbaulast zustimmt; der Zustimmung bedarf es nicht, wenn die zuständige Behörde die Abstufung aufsichtlich verfügt. Eine Bundesfernstraße ist einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Einziehung vorliegen.“.

Begründung

a) Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Regelung wird abgelehnt, da sie den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts im Urteil vom 3. Juli 2000 (2 BvG 1/96) widerspricht.

   Nach der von der Bundesregierung beabsichtigten Regelung des § 2 Abs. 4 Satz 2 wäre eine Bundesfernstraße einzuziehen, wenn nicht innerhalb eines Jahres nach Wegfall der Voraussetzungen von § 1 Abs. 1 eine Entscheidung über die Übernahme bzw. die Einstufung der Straße durch das betroffene Land getroffen wird.

   Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts gibt dem Bund jedoch nur die Möglichkeit, eine als Bundesfernstraße entbehrlich gewordene Straße dem Land nach Vereinbarung zur Übernahme zu überlassen. Es widerspräche diesem vom Bundesverfassungsgericht formulierten partnerschaftlichen Miteinander, das beide Seiten auf den Verhandlungsweg festlegt, diametral, wenn der einen Seite durch die schlichte Möglichkeit einer einseitigen Fristsetzung eine stärkere Verhandlungsposition eingeräumt würde. Damit würde – ungeachtet des öffentlichen Wohls – das Interesse des Bundes an Kosteneinsparungen zu Lasten der Länder und Kommunen einseitig in den Vordergrund gestellt.

   Zur Verdeutlichung der finanziellen Tragweite der von der Bundesregierung beabsichtigten Regelung ist auf Folgendes hinzuweisen:

   Die mit der Straßenbaulast verbundenen Aufgaben verursachen Kosten für Planen, Bauen, Erhalten und bauliches Unterhalten der Straßenbestandteile, die einschließlich der erforderlichen Mittel für Planung und Bauleitung auf insgesamt rund 36 000,– Euro pro Kilometer Bundesstraße und Jahr geschätzt werden.

   Daneben muss davon ausgegangen werden, dass auch in einem relativ gut ausgebauten Straßennetz immer wieder weitere Investitionen erforderlich werden, wie z. B. für den Anbau von Radwegen, den Umbau von Kreuzungen und Einmündungen, die Errichtung von Lichtzeichenanlagen, für nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen sowie für Verbesserungen bei der Entwässerung. Als Erfahrungswert kann für solche Investitionen ein Zuschlag von 20 % zu den Erhaltungsaufwendungen angesetzt werden. Rechnet man den Aufwand für die laufende Unterhaltung (z. B. Wartung, Winterdienst) der Bundesstraßen von rd. 10 000,– Euro pro Kilometer und Jahr hinzu, so ergeben sich insgesamt Kosten von mindestens 53 000,– Euro pro Kilometer und Jahr.

b) Die umformulierte Fassung des § 2 Abs. 4 FStrG enthält dagegen eine umfassende, praxisgerechte Regelung im Einklang mit den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts.

   § 2 Abs. 4 behandelt zunächst die Fälle der Ab- bzw. Umstufung, die in der Praxis eine weit größere Bedeutung haben als die der Einziehung. Die Änderung der Verkehrsbedeutung und damit der Wegfall der Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG ist Voraussetzung für die Abstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht.

   Gemäß Satz 1 und 2 kann die Abstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht nur mit Zustimmung des künftigen Straßenbaulastträgers erfolgen. Da sich die Umstufung einer Bundesstraße in eine Straße nach Landesrecht mit ihren Komponenten Abstufung und (Neu-)Einstufung an der Schnittstelle zwischen Bundeskompetenz und Landeskompetenz bewegt, muss hier zwangsläufig der konsensuale Weg gewählt werden, um den Interessen beider Beteiligter gerecht zu werden. Nur diese Lösung entspricht dem vom Bundesverfassungsgericht vorgezeichneten Weg der „Vereinbarung“.

   Der letzte Halbsatz des Satzes 2 betrifft den Fall, dass eine Bundesstraße nicht in eine Landesstraße, sondern in eine Kreis- oder Kommunalstraße abgestuft werden soll und die betroffene Kreis- oder Kommunalbehörde eine Übernahme ablehnt. In diesem Fall soll die verweigerte Zustimmung dadurch ersetzt werden können, dass die zuständige Landesbehörde die Abstufung aufsichtlich verfügt.

   Satz 3 regelt den unstreitigen Fall der Einziehung.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung stimmt der vom Bundesrat vorgeschlagenen Neufassung des Artikels 1 Nr. 1 Buchstabe a des Gesetzentwurfs nicht zu.

Der Vorschlag des Bundesrates stellt eine Regelung dar, die das Interesse des Bundes sowie aller Beteiligten und Betroffenen an einem zügigeren Verfahren zur Umstufung von Bundesfernstraßen nicht berücksichtigt.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 3. Juli 2000 (BVerfGE 102, 167 ff.) festgestellt, dass der Bund ein Bundesland nicht durch Weisung verpflichten kann, eine als Bundesfernstraße entbehrlich gewordene Straße in eine Straße nach Landesrecht abzustufen. Es hat dem Bund aber ausdrücklich das Recht zugestanden, eine Bundesfernstraße, die nicht mehr dem Fernverkehr dient oder zu dienen bestimmt ist, auch einziehen zu können, wenn kein anderer Straßenbaulastträger, der sich nach Landesrecht bestimmt, die Bundesfernstraße in seine Baulast übernehmen will. Dieser Teil des Urteils wurde von den Ländern bislang nicht gewürdigt.

Die Bundesregierung vertritt daher die Auffassung, dass es den zuständigen Obersten Landesstraßenbaubehörden zuzumuten ist, eine Entscheidung über die Einstufung einer nicht mehr dem Fernverkehr dienenden oder zu dienen bestimmten Bundesfernstraße in eine Straße nach Landesrecht innerhalb einer angemessenen Frist zu treffen. Der Gesetzentwurf zielt auf ein zügigeres Verfahren zur Abstufung von Bundesfernstraßen.

Dem Hinweis des Bundesrates auf die finanziellen Mehrbelastungen der Länder und Kommunen, wenn das Verwaltungsverfahren zur Abstufung einer Bundesfernstraße in eine Straße nach Landesrecht beschleunigt würde, ist entgegenzuhalten, dass bereits nach dem derzeit geltenden § 2 Abs. 4 und 6 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) Land, Kreis und Gemeinden verpflichtet sind, eine Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung zum Ende des Rechnungsjahres, in dem für die Bundesfernstraße die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG weggefallen sind, in ihre Straßenbaulast zu übernehmen.

Im Übrigen gehen derartigen Entscheidungen bis zur Freigabe etwa einer Umgehungsstraße für den Verkehr langjährige Planungs- und Bauphasen voraus, so dass alle Beteiligten ausreichend Zeit haben, sich auf die geänderten Verkehrsverhältnisse und damit auf den fälligen Baulastwechsel rechtzeitig einzustellen. Auch insoweit vermag die vom Bundesrat gegebene Begründung für die von ihm gewünschte Textfassung nicht zu überzeugen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333